

LE JONES ACT : LA SECURITE A L'EPREUVE DU LIBERALISME

Le 6 octobre 2006, le *Jones Act* est mis à jour par le Congrès américain. Loi de cabotage datant de 1920, il est plus que jamais soutenu aux Etats-Unis par l'administration Obama.

Le *Jones Act* permet une utilisation optimale de l'industrie maritime marchande que les Etats-Unis ont placée au cœur de leur stratégie sécuritaire et de défense. Il illustre une compatibilité pragmatique entre la doctrine libérale et une dose de protectionnisme bien ciblé. En bloquant l'accès des navires étrangers au commerce intérieur, les Etats-Unis préservent leur marine marchande.

LES GRANDS PRINCIPES JURIDIQUES

La section 27 du *Jones Act* concerne le commerce maritime entre deux ports soumis à la juridiction américaine. Il réserve le droit de navigation à cette fin aux seuls navires battant pavillon américain, entièrement fabriqués aux Etats-Unis et dont l'équipage est composé au moins à 75% de citoyens américains. Le trafic maritime entre les ports continentaux des Etats-Unis et les ports des Etats ou pays « ultramarins » (Alaska, Hawaï, Porto Rico, Guam) est aussi concerné par cette mesure protectionniste.

Le *Jones Act* assure également une protection sociale aux marins, à leurs familles et aux citoyens employés dans la marine marchande de manière générale, afin d'encourager cette activité cruciale.

LES JUSTIFICATIONS ECONOMIQUES ET SECURITAIRES

En protégeant le commerce maritime intérieur, le *Jones Act* soutient l'économie maritime américaine, il en assure la stabilité et la stimulation. D'une part, il maintient un niveau d'emploi important dans la marine marchande américaine - on compte aujourd'hui environ 500 000 postes dans le secteur du transport maritime - et préserve ainsi une activité qui rapporte plus de 100 milliards de dollars par an aux Etats Unis. D'autre part, il garantit aux citoyens l'exclusivité de leur commerce intérieur et présente donc une marge de sécurité économique, couplée à des avantages sociaux pour les marins.

A travers ces mesures protectionnistes, les Etats-Unis font d'une pierre deux coups : ils soutiennent l'économie et le commerce intérieur, mais, surtout, ils assurent une dynamique de modernisation et d'activité à la marine marchande américaine, atout important dans la défense de la Nation. En cas de conflits ou d'urgence nationale, les infrastructures, le personnel qualifié et les navires de la marine marchande constituent une réserve de moyens considérable dont peuvent rapidement profiter l'*US Navy* ou les *Coast Guards*.

Le *think tank Maritime Cabotage Task Force* estime que lors des guerres menées en Irak et en Afghanistan, les moyens de la marine marchande américaine ont permis de transporter 57% des cargaisons militaires. Leur capacité de transport est, selon cet organisme, indispensable au transport des troupes et du matériel vers les zones de conflits, et leur capacité de production et de réparation des navires est vitale.



Le *Jones Act* permet aussi de défendre les intérêts des Etats-Unis, à l'étranger notamment. Protéger l'industrie maritime, fertiliser cet aspect de l'économie nationale, préserver les chantiers navals, sont trois objectifs de premier plan.

Enfin, il permet de sécuriser les eaux territoriales ainsi que de se soustraire aux difficultés, juridiques et de régulation, d'un trafic maritime intérieur ouvert.

LES OBJECTIONS

Le sénateur John McCain est connu pour son hostilité affichée au *Jones Act*. Outre l'argument économique qui condamne ce système au nom d'une moindre compétitivité, le sénateur a fait de l'accident de la plateforme de forage *DeepWater* dans le Golfe du Mexique un nouvel argument contre le *Jones Act*, en constatant l'impossibilité pour des navires étrangers de participer au nettoyage des eaux polluées du fait de cette législation protectionniste. Les Etats-Unis ont par la suite démenti le refus de l'aide internationale pour cette raison.

Quoi qu'il en soit, le contre-argument économique est fréquent : en prohibant la compétition, le *Jones Act* contribue à une augmentation importante du prix des biens transportés, notamment pour les consommateurs basés dans les Etats « ultramarins ».

Mais l'administration estime que ce surcoût est compensé par une moindre vulnérabilité aux pavillons étrangers, un moindre risque pour l'environnement, et qu'il lui permet de maintenir une flotte marchande et les emplois associés nécessaires à sa défense en cas de conflit ou de crise grave.

Une idée pour l'Union européenne ?